

Les comunicacions: cara i creu

Amb aquest número especial dedicat a "*Les comunicacions al Berguedà: dels romans a l'any 2000*", hem pretès donar una visió el més completa possible, des del passat fins el proper futur, d'una temàtica de cabdal importància per a la vida de la nostra comarca.

Mai com ara, el Berguedà havia sofert una transformació tan gran i important, en tots els aspectes, en la seva xarxa de comunicacions. Aquest fet suposa, d'entrada, que tot aquest procés de modernització té efectes (i en tindrà) positius i negatius: una cara i una creu.

És evident que la infraestructura viària d'aquestes contrades, amb el pas dels anys, s'ha anat degradant fins a arribar a un estat de conservació i endarreriment lamentables, la qual cosa, afegida a les característiques orogràfiques del terreny, ajudà, encara més, a convertir el Berguedà en un "cul-de-sac".

La carretera comarcal 1411 d'Abrera a Bellver de Cerdanya topava, des de sempre, amb la barrera del Cadí - Penyes Altes del Moixeró. Aquest trencament només es podia resoldre amb un tractament de "*shock*": l'obertura del túnel del Cadí. Aquesta aspiració de veure foradada la muntanya del Moixeró venia de lluny, perquè tant uns enginyers el 1868 com en Pere Pujol i Thomàs, el 1893, o en Ramon Boixader, batlle de Sant Julià de Cerdanyola, el 1908, amb una petició directa al rei Alfons XIII, ja propugnaven la construcció d'un túnel per comunicar-nos amb la Cerdanya.

La realització de l'obra del túnel del Cadí ha empès, probablement amb més urgència, el remodelatge de la comarcal 1411, de Manresa a Bagà. Si a això hi afegim la probable construcció de l'autopista Terrassa-Sallent i la posada en pràctica del que anomenem el Pla de Carreteres de la Catalunya-2000, la fesomia de caire tancat del Berguedà restarà en el record. Fins aquí la cara.

El futur, per la seva mateixa incertesa, desperta esperança però també ànsies i pors. I en certa manera això fa que tant els ceretans com els berguedans estiguem a l'expectativa.

De moment la creu que ja hem de portar amb més resignació és la derivada de les molèsties produïdes per la remodelació de la carretera. Però més important que aquest mal passatger, és l'evident desastre ecològic que en molts indrets s'està portant a terme. Els nostres paisatges han estat alterats brutalment i els desequilibris que això produirà en els ecosistemes no es faran esperar. No hauria estat possible construir el nou traçat sense la necessitat de destruir ni remoure tant terreny?

Davant d'aquests fets, ¿quin serà l'esforç de l'administració pública i de l'empresa privada per tal de refer i restaurar tot el que s'ha malmès? Ni els ceretans, ni els berguedans, no podem permetre que una vegada asfaltada la carretera i col·locades les tanques protectores, tot quedi en un estat llastimós. Ens garantirà algú que tant la Cerdanya com el Berguedà continuaran essent comarques de notable bellesa, o haurem d'assistir, impotents, a la degradació d'aquests indrets pirinencs i pre-pirinencs? Serà controlada la possibilitat d'especulació en els terrenys propers al túnel en una i altra boca?

De fet, tenim al davant, a més a més de negatives realitats, un futur una mica enigmàtic, que haurem de veure què ens prepara. Vet ací la creu.

El Berguedà i la Cerdanya, o bé la Cerdanya i el Berguedà, retroben, però, els seus lligams, compartint pors, il·lusions i esperances, si fa o no fa com temps ha, quan havien compartit el destí de la història.